

ОДИННАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 22 сентября – 3 октября 2003 года

Пункт 4 повестки дня. Меры по повышению пропускной способности
Пункт 4.2 повестки дня. Региональные меры

СОГЛАСОВАНИЕ МЕТОДИКИ НАЗНАЧЕНИЯ ЭШЕЛОНОВ ПОЛЕТА В ПРЕДЕЛАХ ГРАНИЦ РАЙОНА ПОЛЕТНОЙ ИНФОРМАЦИИ

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе излагается мнение Соединенных Штатов Америки относительно необходимости согласования процедур назначения эшелонов полета в тех случаях, когда применяются сокращенные минимумы вертикального эшелонирования (RVSM), и рекомендация о принятии в глобальном масштабе системы крейсерских эшелонов, предусмотренной добавлением 3 "Таблицы крейсерских эшелонов" Приложения 2 "Правила полетов".

Действия Конференции изложены в п. 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На протяжении последних десяти лет объем воздушного движения с пересечением международных границ между соседними государствами и регионами резко увеличился. За аналогичный период существенный прогресс в области сокращения минимумов горизонтального эшелонирования и совершенствование бортовых средств навигации позволили уменьшить предел ошибок при процедурном управлении воздушным движением.

1.2 Одновременно многие государства и регионы внедряют сокращенные минимумы вертикального эшелонирования (RVSM) в целях дальнейшего повышения эффективности обслуживания, предоставляемого пользователям воздушного пространства. Основным элементом этой деятельности является внедрение новой системы назначения крейсерских эшелонов в целях безопасной организации потоков воздушного движения. Добавление 3 "Таблицы крейсерских эшелонов" Приложения 2 служит основой для единообразного внедрения этого стандарта.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Во многих районах мира письма или меморандумы о договоренности между конкретными средствами определяют соответствующие крейсерские эшелоны, которые назначаются воздушным судам, выполняющим полеты в определенном направлении. Эти конкретные указания учитывают преобладающие потоки воздушного движения в пределах регионов и между ними, а также специфические характеристики процедур, используемых на крейсерских эшелонах в каждом государстве.

2.2 Различия между процедурами, используемыми на крейсерских эшелонах отдельными органами воздушного движения, во многих случаях устраняются за счет стерилизации высот в пределах одного или обоих районов полетной информации. По мере перехода к более динамичным условиям использования средств связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM) такая практика ограничивает пропускную способность и гибкость.

2.3 Однако с внедрением RVSM возможность устранения различий таким образом почти исчерпана. В условиях, когда интервал между соответствующими крейсерскими эшелонами составляет всего 300 м (1000 фут), необходимо сделать все возможное для стандартизации и упрощения процедур. Это упростит деятельность диспетчеров УВД и летных экипажей.

2.4 Особую обеспокоенность вызывает принятие крейсерских эшелонов, предусмотренных для RVSM в диапазоне высот от 8850 м (ЭП 290) и 13 100 м (ЭП 430). В приводимой ниже таблице указывается точная разница для соответствующих эшелонов полета, рекомендованных в добавлении 3 Приложения 2, при их выражении в футах или метрах:

ЭП	Метры	Футы	Разница между соответствующими эшелонами, указанными в футах, и эшелонами, указанными в метрах	Направление полета
290	8 850	29 000	-10 м (-33 фут)	°
300	9 150	30 000	-6 м (-20 фут)	»
310	9 450	31 000	-1 м (-3 фут)	°
320	9 750	32 000	+4 м (+13 фут)	»
330	10 050	33 000	+8 м (+26 фут)	°
340	10 350	34 000	+13 м (+43 фут)	»
350	10 650	35 000	+18 м (+59 фут)	°
360	10 950	36 000	+23 м (+75 фут)	»
370	11 300	37 000	-22 м (-72 фут)	°
380	11 600	38 000	-18 м (-59 фут)	»
390	11 900	39 000	-13 м (-43 фут)	°
400	12 200	40 000	-8 м (-26 фут)	»
410	12 500	41 000	-3 м (-10 фут)	°
430	13 100	43 000	6 м (+20 фут)	»

2.5 Таблицы эшелонов, приводимые в Приложении 2, свидетельствуют о том, что максимальная разница для любого воздушного судна, выполняющего полет на крейсерском эшелоне, при его выражении в метрах и футах составляет всего 23 м (75 фут). В отличие от этого на некоторых региональных границах, где такой перевод осуществляется в настоящее время с использованием определенных государством конкретных процедур для обычного вертикального эшелонирования (500 м или 2000 фут), разница для крейсерских эшелонов составляет 287 м (941 фут), а средняя разница – более 165 м (541 фут).

2.6 Подавляющее большинство турбореактивных воздушных судов выполняют крейсерские полеты между ЭП 290 и ЭП 430.

2.7 Все воздушные суда могут без труда занимать крейсерские эшелоны, предусмотренные добавлением 3 Приложения 2, независимо от их указания в метрах или футах. Отсутствует необходимость в новом бортовом оборудовании или новых наземных системах АТМ. В ряде случаев разработка алгоритмов обнаружения и разрешения конфликтных ситуаций будет упрощена, поскольку при этом можно избежать использования конкретных правил учета преобразования значений крейсерских эшелонов.

2.8 При переходе к использованию RVSM принятие общей процедуры назначения крейсерских эшелонов приведет к повышению безопасности полетов, снижению рабочей нагрузки и упрощению условий труда диспетчеров УВД и членов летного экипажа.

3. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

3.1 Конференции предлагается согласиться принять следующую рекомендацию:

Рекомендация 4/хх Согласование методики назначения эшелонов полета в пределах границ районов полетной информации

ИКАО рекомендуется:

- а) предложить государствам использовать процедуры назначения крейсерских эшелонов полета, предусмотренных добавлением 3 Приложения 2 *"Правила полетов"*, для всех полетов, выполняемых с использованием RVSM;
- б) организовать работу по обеспечению регионального планирования этой важной деятельности в тех случаях, когда рассматривается вопрос об использовании RVSM.

– КОНЕЦ –